



Interreg
España - Portugal

Fundo Europeu de Desenvolvemento Regional
Fundo Europeu de Desenvolvemento Regional



UNIÓN EUROPEA
UNION EUROPEA



CoLogistics

BUSINESS ACCELERATOR



ALTRANS
ALTRANS FAST CARGO, S.A.
TRANSITARIOS Y LOGÍSTICA

Integración multimodal ferrocarril / carretera para traslado de remolques

En los últimos años se ha avanzado (con desigual resultado dependiendo de las rutas y oros condicionantes) en el desarrollo de redes multimodales que permiten embarcar remolques y conjuntos en barcos que realizan rutas con salidas fijas: Las llamadas autopistas del mar o Short Sea Shipping. Las ventajas desde el punto de vista económico y medioambiental son evidentes, pero también son claras algunas limitaciones, como la falta de suficiente frecuencia y variedad de rutas o los costes y retrasos cuando se trata de tráfico con origen o destino en poblaciones lejanas a los puertos.

Por el contrario, no se está desarrollando la opción de utilizar el ferrocarril de una forma similar y, en nuestra opinión, esto aportaría soluciones potencialmente más efectivas que el SSS, por ejemplo en el caso antes mencionado de las poblaciones interiores.

Aún sin conocer en profundidad las limitaciones técnicas y normativas del transporte ferroviario, somos conocedores de que las infraestructuras no están armonizadas a nivel europeo, lo cual implicaría un esfuerzo importante en cuanto a inversión y un plan común a largo plazo pero, siendo prácticos, nos fijamos en la situación a nivel nacional y en el hecho de que la mayor parte de los transportistas utilizan las mismas rutas interiores de manera muy similar en cuanto a recorridos y tiempos. Por ejemplo: prácticamente todas las agencias de transporte nacional tienen una salida diaria desde Vigo hasta Madrid y viceversa y, casi todas ellas salen entre las 20:00 y las 21:00 horas, tanto en un sentido como en otro. Si existiera la posibilidad de enviar los remolques de forma fácil y a un precio competitivo en un tren que saliera, por ejemplo, a las 23:00 y llegara a destino a las 06:00, en nuestra opinión tendría garantizado un buen número de remolques al día en cada sentido solo con este tipo de cargadores. Si pensamos en el pescado congelado o fresco, contenedores que llegan por barco, cargas completas de la industria del automóvil...el potencial es enorme, la ventaja medioambiental indiscutible y la reducción del tráfico pesado por carretera mejorarían la seguridad y reduciría las necesidades de mantenimiento de la red de carreteras.

Otra ventaja es que se podría ir montando el servicio de forma escalonada. No sería necesario arrancar con un sistema complejo de rutas en un primer momento, sino que se podría crear de forma experimental el servicio en una ruta lo suficientemente demandada como para que resulte operativa pero sin llegar a comprometer las infraestructuras auxiliares, que es un punto vital para la viabilidad de este reto: Los accesos por carretera a las terminales ferroviarias tendrían que ser, ineludiblemente, fluidos y no podrían en ningún caso comprometer el tráfico en las áreas urbanas. A su vez, sería imprescindible que las operaciones de carga / descarga de estos equipos en / desde el ferrocarril se realizaran de forma muy rápida para que la opción resulte atractiva a los cargadores.



Interreg
España - Portugal

Fundo Europeu de Desenvolvemento Regional
Fundo Europeu de Desenvolvemento Regional



UNIÓN EUROPEA
UNIO EUROPEIA



CoLogistics

BUSINESS ACCELERATOR

En algunos países europeos, la utilización del ferrocarril para el transporte de mercancías está mucho más implantado que en España. Normalmente se utilizan las denominadas “cajas móviles” que se cargan desde el camión al vagón. Nuestro planteamiento pretende hacer que este medio resulte mucho más eficiente reduciendo drásticamente los tiempos de carga y descarga en las terminales ferroviarias, al evitar el cuello de botella que se origina cuando una grúa tiene que encargarse de cargar y descargar las cajas móviles sobre los vagones. La idea es que sean las cabezas tractoras las que posicionen los semirremolques sobre los vagones y los retiren de ellos, tal y como se hace en el short sea shipping.

Si seguimos fijándonos en este sistema, ya implantado con éxito, podemos considerar las opciones de trasladar los conjuntos completos (cabeza tractora + semirremolque + conductor), ofreciendo al conductor un camarote para el descanso y servicios de comida, aseo, etc., o bien solamente semirremolques cuya recogida en terminal de destino sería responsabilidad del transportista contratante del servicio. También sería posible pensar que el gestor del servicio ferroviario ofreciera a sus clientes la posibilidad de contratar los arrastres hasta destino final y retorno del remolque (cargado de nuevo o vacío).

La dificultad del reto estriba en las infraestructuras y los medios: se necesitan terminales diseñadas para prestar este servicio de forma ágil, con lo que esto implica a nivel de accesos adecuados; espacio para la maniobra y carga simultánea de un número considerable de vehículos, etc. También los vagones tendrían que disponer de rampas y sistemas de anclaje adecuados.